



Februar 2016

Ergebnisbericht zur Anhörung

Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in den Jahren 2017–2020

Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Inhalt der Vorlage	3
1.3	Durchführung der Anhörung	4
2.	Schwerpunkte der Stellungnahmen	4
3.	Liste der Anhörungsadressaten	8



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

1. Übersicht

1.1. Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben am 9. Februar 2014 die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Damit ist auf Verfassungsstufe der neue, unbefristete Bahninfrastrukturfonds (BIF) verankert worden. Das Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) ist am 1. Januar 2016 in Kraft getreten.

Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur wird der BIF vorrangig den Betrieb und den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) der gesamten Bahninfrastruktur in der Schweiz finanzieren. Hierfür werden neben allgemeinen Bundesmitteln, dem MWST-Promille, Mineralölsteuermitteln, der LSWA und 2 Prozent der direkten Bundessteuer jährliche Beiträge der Kantone in der Höhe von rund 500 Millionen Franken in den Fonds eingelegt. Weiter leisten die Nutzerinnen und Nutzer der Bahninfrastruktur einen Beitrag von 300 Millionen Franken; um diesen Betrag wurden die Trassenpreise erhöht.

Die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt wird wie bisher über jeweils vierjährige Zahlungsrahmen und Leistungsvereinbarungen mit den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) erfolgen. Die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2017–2020 (LV 17–20) werden zwischen dem Bund und der betroffenen ISB abgeschlossen. Die LV 17–20 ist die sechste Leistungsvereinbarung mit den SBB und die dritte mit den Privatbahnen.

Mit den LV 17–20 einigen sich Bund und ISB auf die zu erreichenden Ziele und die dafür zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Betrieb und den Substanzerhalt. An den übergeordneten Zielen für die ISB wird sich gegenüber der Periode 2013–2016 nur wenig ändern.

Mit dieser Botschaft wird die Bundesversammlung erstmals und vertieft über den Anlagenzustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur informiert. Insgesamt ist die schweizerische Bahninfrastruktur in einem ausreichenden bis guten Zustand.

1.2. Inhalt der Vorlage

Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur (Betriebsabgeltungen) und zur Finanzierung der Erneuerungen (Investitionsbeiträge) stellt der Bund den ISB für die Jahre 2017–2020 insgesamt 13 232 Millionen Franken zur Verfügung. Gegenüber der laufenden LV-Periode 2013–2016 werden somit rund 2378 Millionen Franken zusätzlich benötigt. Diese zusätzlichen Mittel dienen hauptsächlich dazu, den Mehrbedarf bei der Fahrbahn, dem Bahnzugang und den Kunstbauten zu decken. Dieser Mehrbedarf wird aus dem BIF finanziert und negative Auswirkungen auf den Bundeshaushalt können dadurch vermieden werden.

Mit rund 9720 Millionen Franken (73%) ist der grösste Teil des Zahlungsrahmens für Investitionsbeiträge vorgesehen. 200 Millionen Franken sind für die LV-Optionen vorgesehen, um bei Bedarf je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen zusätzliche Mittel an die ISB auszusahlen. 500 Millionen Franken sind als LV-Reserve für unvorhersehbare Ausgaben vorgesehen. Darunter fallen neben grösseren Naturschäden an den Eisenbahnanlagen auch allfällige Mehraufwendungen für die Fahrbahn, den Bahnzugang oder für den Neubau von Anschlussweichen. Diese zusätzlichen Mittel werden mittels Nachträgen zu den LV 17–20 mit den ISB gewährt. Für Betriebsabgeltungen sind 2812 Millionen Franken vorgesehen.



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

Mit dem Zahlungsrahmen 2017–2020 und mit der im Rahmen von FABI angekündigten Anpassung des Trassenpreissystems ab 2017 stehen den ISB gegenüber den Jahren 2013–2016 wesentlich mehr Mittel zur Verfügung. Damit wird der Mehrbedarf für den Substanzerhalt finanziert. Für kleinere und mittelgrosse ISB wird das Instrument der LV-Optionen eingeführt. Dabei handelt es sich um Projekte, deren Umsetzung nicht gesichert ist. Sobald ein Options-Projekt umsetzungsreif ist, wird das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Priorität und die Möglichkeit prüfen, das Projekt zu finanzieren.

Der vorhersehbare Anstieg des Mittelbedarfs für den Betrieb und Substanzerhalt kann dank des neu eingeführten Fonds und gemäss aktueller BIF-Planung finanziert werden, ohne dass die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte gefährdet wäre.

1.3. Durchführung der Anhörung

Am 26. Oktober 2015 wurde die Anhörung zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2017–2020 eröffnet. Einhundertvierzehn Adressaten (Kantone: jeweils die Kantonsregierungen und die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Ämter) wurden zu einer Stellungnahme bis am 15. Januar 2016 eingeladen. Ausserdem erfolgte am 22. Oktober 2015 eine konferenzielle Anhörung der Infrastrukturbetreiberinnen.

Es gingen insgesamt 52 Stellungnahmen ein.

Adressaten	Angeschrieben	Antworten
Kantone + KdK, KKDöV, VöV	26 + 3	27
Parteien	12	4
Verbände	11	11
Infrastrukturbetreiberinnen	40	10
Seilbahnen	22	--

2. Schwerpunkte der Stellungnahmen

Kantone

Die **Kantone** äusserten sich grundsätzlich positiv zur Vorlage. Anlass zu Bemerkungen gab hingegen der Hinweis auf den Kantonsbeitrag an die Infrastruktur. Die Art und Weise der Indexierung des gemäss FABI beschlossenen Kantonsbeitrags von jährlich 500 Mio. Franken an die Eisenbahninfrastruktur sei noch nicht beschlossen. Die Kantone hätten zwar einer Indexierung zugestimmt, seien aber davon ausgegangen, dass sich diese am Landesindex der Konsumentenpreise orientiere. Aus dieser Sicht seien die in der Botschaft für 2020 vorgesehenen Beitrag der Kantone von 565 Mio. Franken deutlich überhöht und von den Kantonen nicht tragbar. Von den Kantonen wird deshalb beantragt, der Betrag sei bei den gesicherten 500 Mio. Franken zu belassen, oder es sei darauf hinzuweisen, dass über die Indexierung bisher keine gesetzliche Regelung besteht. Von den Kantonen wird von diesem Hintergrund darauf hingewiesen, dass die Bemerkung in der Botschaft - sie habe keine finanziellen Auswirkungen auf die Kantone - unhaltbar sei. Einzelne Kantone stellen auch Anträge, die bestimmte Eisenbahnstrecken betreffen, wie z.B. der Kanton **Jura**, der die Automatisierung der Strecke Glovelier - Boncourt im Zeitraum 2017-2020 verwirklicht sehen will, der Kanton **Solothurn**, der verlangt, dass die Sanierung der Strecke Biberist - Gerlafingen im Zeitraum 2017-2020 erfolgt und die Sanierung des Weissensteintunnels als Option aufgenommen wird. Weitere Begehren der Kantone sind:



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

- Die Kantone als Mitbesteller des Regionalverkehrs sind in die Planung der Streckenunterbrüche einzubeziehen (Kanton **Solothurn**);
- der Aspekt der Betriebssicherheit und Betriebsstabilität ist in den Leistungsvereinbarungen für alle vom Regionalverkehr befahrenen Strecken aufzunehmen (Kanton **Solothurn**);
- Bei der Festlegung der Betriebskosten zusätzlicher Massnahmen, welche durch Dritte zu tragen sind, sind kostenmindernde Auswirkungen zu berücksichtigen und anzurechnen (Kanton **Solothurn**);
- Die Investitionsfolge- und Erneuerungskosten der vom Kanton und den Zuger Gemeinden finanzierten Bahnanlagen sind ab 2016 durch den BIF zu erbringen. Die vom Kanton und den Zuger Gemeinden im Voraus bezahlten, kapitalisierten Investitionsfolgekosten für die Eisenbahninfrastruktur sind zurückzuerstatten, und die entsprechenden Mittel sind in der LV 2017-2020 einzustellen (Kanton **Zug**);
- Eine allfällige Ablösung der BIF-Zahlung durch eine Erhöhung des Kantonsanteils im Regionalverkehr darf im Ergebnis nicht zu einer erneuten Kostensteigerung führen, wenn die Kosten des Angebots des regionalen Personenverkehrs höher sind als die Kantoneinlage in den BIF (Kanton **Appenzell-Innerrhoden**);
- die Frage der Finanzierung von Anpassungen an das BehiG muss neu geprüft werden (Kanton **Freiburg**);
- ein besserer Einbezug der Kantone in die Investitionsplanung (Kantone **Jura, Neuenburg, Solothurn**).

Weitere Anträge betreffen die Muster-Leistungsvereinbarung; der Kanton **Solothurn** etwa wünschte, dass sie so zu formulieren ist, dass einzelne Bahn- bzw. Schmalspurnetze nicht dem SBB-Standard entsprechen müssen. Daneben finden sich in den Stellungnahmen der Kantone Hinweise auf mögliche Unklarheiten, beispielsweise bei der Darstellung der Streckenbelastung.

Der Kanton **Bern** beantragt, künftig über die auf seinem Gebiet im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit der SBB finanzierte Projekte informiert zu werden. Für ihn ist es besonders wichtig, dass die Perronlängen der Haltestellen auf der SBB-Infrastruktur mit dem von der BLS eingesetzten Rollmaterial kompatibel sind, dies vor allem auch im Hinblick auf die von der BLS geplante Beschaffung neuen Rollmaterials. Ausserdem sollen die Kantone als Mitbesteller des Regionalverkehrs in geeigneter Form in die Planung von Streckenunterbrüchen einbezogen werden. Diese Haltung wird auch vom Kanton **Jura** und vom Kanton **Solothurn** unterstützt.

Einzelne Kantone wünschen die Aufnahme konkreter Projekte in die Leistungsvereinbarungen.

Parteien

Die **CVP** begrüsst die Erhöhung der Mittel für die Eisenbahninfrastruktur und die damit geschaffene Möglichkeit, diese in einem guten Zustand zu erhalten. Sie erinnert aber auch daran, dass es vor allem in der Verantwortung der Unternehmen selbst liegt, ihre Finanzen sachgerecht zu verwalten.

Von der **SP** wurde die Aufnahme eines weiteren Ziels in die Leistungsvereinbarung gewünscht, und zwar die Verpflichtung der Unternehmen, gute Arbeitsbedingungen anzubieten. Wie die SP schreibt, ist ohne motiviertes, fair entlohntes und gut ausgebildetes Personal kein zuverlässiger und sicherer Bahnbetrieb möglich. Der wirtschaftliche Druck soll weder Abstriche bei der Sicherheit verursachen noch die Situation des Personals verschlechtern.



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

Die **FDP** regte an, den Blick vermehrt auf die Stärkung des Wettbewerbs im Personen- und Güterverkehr zu richten. Die FDP äusserte zudem gewisse Bedenken in Bezug auf die Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. So dürfe der Ausbau nicht auf Grund des Substanzerhalts gefährdet werden. Aus diesem Grund sei zusätzlich in Effizienzmassnahmen zu investieren, um so die Kosten für das gesamte Bahnsystem zu optimieren. Die FDP erklärte ausserdem, dass die neue Regelung zur Finanzierung von gemischt genutzten Anlagen für sie nicht schlüssig sei und hier noch Klärungsbedarf bestehe.

Die **SVP** erklärte, dem Entwurf in der vorliegenden Form nicht zustimmen zu können. Der vorgeschlagene Mitteleinsatz, insbesondere auch die zusätzlichen Gelder für Massnahmen in den Bereichen Betrieb und Unterhalt sei sicher richtig; vor neuen Investitionen in Ausbauten müsse der Erhalt der Substanz der bestehenden Infrastruktur gesichert sein. Die Vorlage **"*FABI"** sei aber vor allem deshalb vom Volk angenommen worden, weil die vorgesehen Ausbauten im Abstimmungskampf offensiv beworben wurden. Um die gemachten Versprechen und damit auch die Erwartungen des Volkes zu erfüllen, seien weiterer Handlungsbedarf und weitere Massnahmen nötig.

Verbände

Von **economiesuisse** wurde verlangt, dass die Kosten des gesamten Bahnsystems reduziert werden müssen, um auch in Zukunft wettbewerbsfähige Angebote bereitstellen zu können. Dazu seien insbesondere die Effizienz des Unterhalts zu steigern, Betriebskosten zu reduzieren, Angebots- und Infrastrukturausbauten gezielt zu tätigen, die Verkehrsspitzen zu glätten und das Verursacherprinzip verstärkt zur Anwendung zu bringen.

Wie die Kantone kritisiert der **Städteverband** die in der Botschaft angetönte Indexierung des Beitrags der Kantone. Der Städteverband hält die aufgezeigte Zeitverzögerung für unrealistisch und ist der Ansicht, dass die entsprechenden Angaben korrigiert werden sollten. Er wies darauf hin, dass für die Städte und Agglomerationen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und die Anpassung der Bahninfrastruktur an die Anforderungen der S-Bahnverkehre von besonderer Bedeutung ist (z.B. Anpassung der Perronlängen). Es sei sicherzustellen, dass entsprechende Projekte vorangetrieben und rasch realisiert werden. Bei weit fortgeschrittenen Vorhaben sei die Aufnahme in die Leistungsvereinbarung 2017-2020 zu prüfen.

Der **Verband öffentlicher Verkehr** beantragte, den Grundsatz "Substanzerhalt und Betrieb vor Angebotsausbau" in der Botschaft zu kommunizieren. Zudem stellte er fest, dass die Folgekosten bei der Erweiterung von Bahninfrastrukturausbauten zu wenig berücksichtigt werden. Investitionen verursachen unausweichlich zusätzlichen Mittelbedarf im Unterhalt und für den Substanzerhalt. Somit stehen weniger Mittel für den Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verfügung. Es sei im Interesse der Branche und des Netzeigentümers, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. In diesem Sinne würde der VöV Informationen zur aktuellen Ausgangslage in Form einer BIF-Simulation begrüßen. Neben der zweckbezogenen Kategorisierung der finanziellen Mittel für den Unterhalt, Substanzerhalt und Erweiterungen wäre damit auch ersichtlich, in welchem Ausmass die eingereichten LV-Optionen für kleinere und mittelgrosse Infrastrukturbetreiberinnen realisiert werden können. In Bezug auf die Fremdfinanzierung von gemischt genutzten Anlagen ist der VöV der Ansicht, dass die in der Botschaft vorgeschlagene Änderung nicht zielführend ist und falsche Anreize setzt: die Vermietung von Räumlichkeiten in Infrastrukturbauten und von Fahrzeugen wird gehemmt, da die Drittnutzung den Schwerpunkt verschieben könnte und aus diesem Grund von einer Vermietung abgesehen wird. Dadurch bleiben Mieteinnahmen, die wiederum in die Infrastruktur fliessen, aus oder die Infrastruktur (im Falle einer Fremdfinanzierung) muss sogar eine Kostenmiete bezahlen. Aus Sicht des Gesamtsystems lehnt der VöV diese Änderung daher ab. Zur Muster-LV (Verbesserung der Interoperabilität) bemerkte der VöV,



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

dass die aufgeführten Anforderungen an die Transportunternehmen höchst unklar seien. Die Einführung weiterführender technischer Anforderungen müsse sorgfältig koordiniert werden und auf die bestehenden Regelungen abgestimmt sein, da die Kostenfolgen sehr hoch sind. Der VöV forderte, dass sich die LV an den bereits vorhandenen technischen Bestimmungen (unter anderem AB-EBV) orientiert und gegebenenfalls eine Überarbeitung dieser anstösst. Die Schmalspurbahnen seien explizit auszuschliessen, da die Interoperabilität für diese weniger wichtig ist.

RailPlus unterbreitete verschiedene Vorschläge insbesondere zur Muster-LV und verwies dabei auf die speziellen Bedingungen, denen Schmalspurbahnen unterliegen.

Der **Schweizerische Gewerkschaftsbund** beantragte die Aufnahme Ziels "nachhaltige Personalpolitik zur Qualitätssicherung" in die LV. Dazu gehört gemäss SGB der Nachweis der Infrastrukturbetreiberinnen, dass sie genügend und gut ausgebildetes festangestelltes Personal beschäftigen. Weiter müssten die Arbeitsbedingungen bei allen ISB sozialpartnerschaftlich ausgehandelt sein und den Personalverbänden ein Mitspracherecht in allen die Personalpolitik betreffenden Sachfragen garantiert werden. Die Unternehmen sollen sich zu konsequenter Personalentwicklung verpflichten, wozu auch die Ausbildung und notfalls Umschulung eigener Fachkräfte gehöre um das Wissen im eigenen Unternehmen zu sichern. Sie sollen die Potenziale der älteren Beschäftigten nutzen und nachweislich in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz investieren.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals **SEV** beantragte, in die Leistungsvereinbarungen das neue Ziel "nachhaltige Personalpolitik" aufzunehmen.

Der **Gewerbeverband** hielt fest, dass das strategische Fernziel die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und die Reduzierung der Quersubventionierung von Strasse zu Schiene sein müsse.

Die **IgöV** hielt es für zwingend notwendig, die Bahninfrastruktur bei einem Auslastungsgrad von über 85% in den meisten Grossagglomerationen so zu unterhalten, und wenn möglich auszubauen, dass die heutige Effizienz auch bei wachsendem Verkehr störungsfrei garantiert ist. Sie begrüsst die Gleichbehandlung aller Bahnbetreiber.

Der **Arbeitgeberverband** verzichtete auf eine Eingabe.

Travail.Suisse unterstützte den Vorschlag ausdrücklich, da eine nachhaltige Mobilität eine gut unterhaltene Eisenbahninfrastruktur voraussetzt und ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz aus Sicht der Raumplanung eine gleichmässige Verteilung der Bevölkerung auf alle Landesgegenden erlaubt.

Eisenbahnen

Die **AB** schlug vor, den Bahnen die Möglichkeit zu geben, bei ausgeschöpftem Zahlungsrahmen Optionen vorfinanzieren zu lassen. Die **HBS** erachtet das neue Instrument der Optionen als sehr hilfreich für mittlere bis kleine Infrastrukturbetreiberinnen. Verschiedene Bahnen (**SZU**, **THURBO**, **zb**) unterbreiteten Vorschläge, welche Formulierungen der Muster-Leistungsvereinbarung betreffen. Nebst weiteren Bemerkungen gab **SOB** ihrer Besorgnis Ausdruck, dass der Aufwand für die Berichterstattung an das BAV mit der kommenden Leistungsvereinbarung noch aufwendiger als bisher werden könnte. Die **SBB** unterbreitete zahlreiche Vorschläge für eine Anpassung der Muster-Leistungsvereinbarung an ihre Bedürfnisse. Sie regte ausserdem an, die Berichterstattung im Sinne der Effizienz weiterhin über die eingesetzten Mittel im Substanzerhalt nach Anlagengattungen und nicht in der Projektopsik durchzuführen. Die SBB beantragte, das Instrument "Optionen" für alle Infra-



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

strukturbetreiberinnen anzubieten. Sie empfahl, Vergleiche zwischen Privatbahnen und SBB in die Botschaft aufzunehmen und transparent aufzuzeigen, nach welchen Kriterien die Bundesmittel den einzelnen Unternehmen zugeteilt werden. Wie die SBB, brachte auch die **BLSN** zahlreiche Änderungsvorschläge in Bezug auf die Muster-Leistungsvereinbarung vor.

Seilbahnen

Keine Antworten.

3. Liste der Anhörungsadressaten

3.1. Kantone

- Staatskanzlei des Kantons Zürich
- Staatskanzlei des Kantons Bern
- Staatskanzlei des Kantons Luzern
- Standeskanzlei des Kantons Uri
- Staatskanzlei des Kantons Schwyz
- Staatskanzlei des Kantons Obwalden
- Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
- Regierungskanzlei des Kantons Glarus
- Staatskanzlei des Kantons Zug
- Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
- Staatskanzlei des Kantons Solothurn
- Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
- Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
- Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
- Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
- Standeskanzlei des Kantons Graubünden
- Staatskanzlei des Kantons Aargau
- Staatskanzlei des Kantons Thurgau
- Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
- Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
- Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
- Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
- Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
- Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

- Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)

3.2. Kantonale Ämter für den öffentlichen Verkehr

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr
- Kanton Appenzell Innerrhoden, Volkswirtschaftsdepartement, Departementssekretariat
- Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Volks- und Landwirtschaft, Departementssekretariat



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
- Tiefbauamt Basel-Landschaft, GB-M: Öffentlicher Verkehr
- Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Amt für Mobilität MobA des Kantons Freiburg
- Direction générale des transports du canton de Genève
- Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Amt für Energie und Verkehr Graubünden
- République et Canton du Jura, Service du développement territorial, Section de la mobilité et des transports
- Verkehrsverbund Luzern
- République et Canton de Neuchâtel, Service des transports
- Baudirektion des Kantons Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung
- Volkswirtschaftsamt Obwalden, öffentlicher Verkehr
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr
- Kanton Schaffhausen, Baudepartement, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
- Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Baudepartement des Kantons Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr
- Departement für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau, Öffentlicher Verkehr/Tourismus
- Dipartimento del territorio del cantone Ticino, Sezione della mobilità
- Volkswirtschaftsdirektion Uri, Direktionssekretariat
- Etat de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, Management des transports
- Canton du Valais, Service des routes, transports et cours d'eau, Section transports
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, Amt für öffentlichen Verkehr

- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

- Verband öffentlicher Verkehr VöV

- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV / KKDöV

3.3. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP
- Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow
- Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
- Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP
- FDP. Die Liberalen
- Grüne Partei der Schweiz GPS
- Grünliberale Partei glp
- Lega dei Ticinesi (Lega)
- Mouvement Citoyens Romand (MCR)
- Schweizerische Volkspartei SVP
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

3.4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

- Schweizerischer Gemeindeverband
- Schweizerischer Städteverband
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

3.5. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

- economiesuisse
- Verband der Schweizer Unternehmen
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
- Schweizerischer Arbeitgeberverband
- Schweiz. Bauernverband (SBV)
- Schweizerische Bankiervereinigung (SBV)
- Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)
- Kaufmännischer Verband Schweiz
- Travail.Suisse

3.6. Eisenbahnen

- AB Appenzeller Bahnen AG
- asm Aare Seeland mobil AG
- BDWM Transport AG
- BLSN BLS Netz AG
- BLT Baselland Transport AG
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA
- DICH Deutsche Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz
- ETB Emmentalbahn GmbH
- FART Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi SA
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- HBS Hafenbahn Schweiz AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG
- LEB Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
- MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
- MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
- MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
- NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA
- OeBB Oensingen-Balsthal-Bahn AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- RhB Rhätische Bahn AG
- SBB Schweizerische Bundesbahnen
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans, (SMC) SA
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- ST Sursee-Triengen-Bahn AG



Aktenzeichen: BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

- STB Sensetalbahn AG
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
- Turbo AG
- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA
- TPFI Transports publics fribourgeois Infrastructure SA
- TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)
- WAB Wengernalpbahn AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
- zb Zentralbahn AG

3.7. Seilbahnen

- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LSMS Schilthornbahn AG
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil (LDW)
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LSG, LTUO, TDCA, TRI, LRE, LFüB Staat Wallis - DVBU
- LFüB Luftseilbahn Fürgangen -Bellwald
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LTUO Luftseilbahn Turtmann - Unterems - Oberems
- NHB Niederhornbahn AG
- Standseilbahn Schwyz - Stoos AG
- SRI Luftseilbahngenossenschaft Illgau
- SMTS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables
- TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse
- VB Verkehrsbetriebe Biel (Funic)